

第1回今後の有料道路のあり方研究会での主な意見

平成16年8月26日 15:00～17:00

於：虎ノ門パストラル新館4階 プリムローズ

[有料道路めぐる最近の情勢関係]

社会実験は、割引制度を考えるに際し先行的に行うものであり、様々な問題に対し有効な手を打つためのテストとして、今後も存続して社会的効果の把握に努めることが必要。

社会実験におけるB/C（効果（便益）と費用（減収額））については、費用と便益という経済学的表現が適切かどうかの議論は別として、料金弾性値が低くても大きな便益が出る場合もあり、将来の民営化会社のインセンティブを高めるためにも、どの部分がコスト（費用）なのか、きっちりと整理して、料金施策を考えることが必要。

沿道環境の改善などには、環境基準のクリアに向けて、料金割引だけでなく総合的な施策による対処が必要であり、料金施策でできる部分とそうでない部分の整理が必要。料金施策のみに頼り過ぎることなく、従来の施設整備などの施策も併せて実施することが必要である。

時間帯別料金弾性値の一覧があるが、通勤時間帯割引などは混雑時間帯に高速道路に交通を誘導している点も見られることから、交通需要の時間平準化については、大きな眼で、もう少し慎重に検討した方がいい。

対距離料金制については、利用距離の増加により環状道路へ交通誘導することに支障が生じないように、単に距離だけを考慮するのではなく、一種のゾーン制（都心部へ交通を誘導しないようにする）など、フレキシブルに幅広く検討していくべき。

[高速国道の料金割引・パブリックコメント関係]

割引額が料金収入（＝利用者の利用の度合い）に応じた形で還元されることには、大いに賛成。料金制度そのものを考える上で、望ましい方向である。

今回の考え方は利用者の利用度合いに応じた割引を実施する方向であり、利用者には歓迎されると思う。

各々の割引制度は例示であり、実際には道路公団がどのような料金認可を申

請するかで変わる可能性があり、必ずしもこの通りになるわけではないことを明らかにしておくべき。

今回のパブリックコメントでは、割引原資 4600 億円 / 年をどのように還元するかについてで利用者間の意見が対立することが予想されるが、この聞き方で良いと思う。

パブリックコメントは、できるだけ幅広く意見を求められるよう、情報リテラシーに配慮しての携帯電話での意見提出など、随時工夫していくべき。

パブリックコメントにおいては、割引の例示に関するものに限定されず、いろいろな割引の切り口について意見が出されるようにすべき。

利害の対立する意見をどう考えるのか、整理が必要。また、パブコメ案の最後の自由意見には様々な意見が出るだろうが、これらについても、今後の料金施策のあり方を考える際に活用していくことが大切。

今回の平均 1 割引は ETC 限定である。弾力的料金など ETC で先行することは了解するが、現時点では利用者の 2 割が ETC 利用者であり、普及を急速に進めることが必要。また、二輪車やクレジットカードを利用できない人向けの対策も鋭意考えて欲しい。